

PCT

WELTORGANISATION FÜR GEISTIGES EIGENTUM
Internationales Büro



INTERNATIONALE ANMELDUNG VERÖFFENTLICHT NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE
INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT)

(51) Internationale Patentklassifikation ⁷ :

F02M 59/10, 57/02, 47/02

A1

(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 00/55496

(43) Internationales
Veröffentlichungsdatum:

21. September 2000 (21.09.00)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE00/00580

(22) Internationales Anmeldedatum: 29. Februar 2000 (29.02.00)

(30) Prioritätsdaten:

199 10 970.2

12. März 1999 (12.03.99)

DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, D-70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): MAHR, Bernd [DE/DE]; Panoramastrasse 83, D-73207 Plochingen (DE). KROPP, Martin [DE/DE]; Hofstattstrasse 1, D-70825 Korn-
tal-Münchingen (DE). MAGEL, Hans-Christoph [DE/DE];
Bachstrasse 10, D-72793 Pfullingen (DE). OTTERBACH,
Wolfgang [DE/DE]; Wikingerweg 45, D-70439 Stuttgart
(DE).

(81) Bestimmungsstaaten: JP, KR, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).

Veröffentlicht

Mit internationalem Recherchenbericht.

(54) Title: FUEL INJECTION SYSTEM

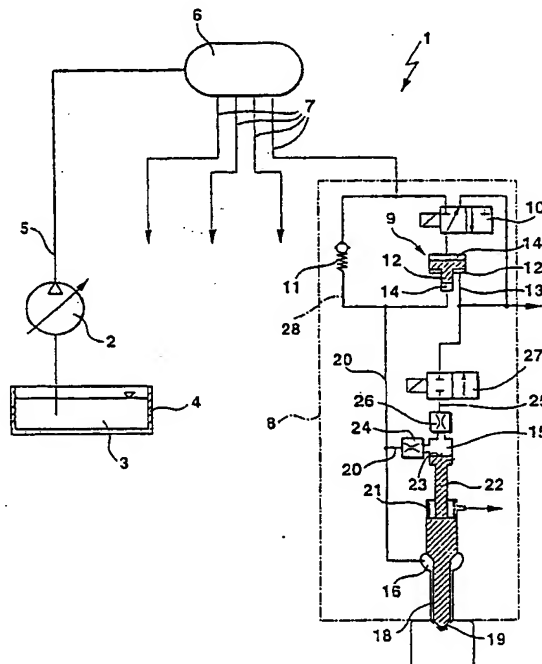
(54) Bezeichnung: KRAFTSTOFFEINSPRITZEINRICHTUNG

(57) Abstract

The invention relates to a fuel injection system (1) comprising a pressure intensifying unit (9) arranged between a pressure accumulation chamber (6) and a nozzle chamber (16). The pressure chamber (14) of the pressure intensifying unit is connected to said nozzle chamber (16) via a pressure line (20). In addition, a bypass line (28) is provided which is connected to the pressure accumulation chamber (6). The bypass line (28) is directly connected to the pressure line. The bypass line (28) can be used for to effect pressure injection and is arranged parallel to the pressure chamber (14) so that the bypass line (28) can be passed through regardless of the movement and position of a displaceable pressure means (12) of the pressure intensifying unit (9). The inventive fuel injection system increases the versatility of injection.

(57) Zusammenfassung

Eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung (1) weist eine zwischen einem Druckspeicherraum (6) und einem Düsenraum (16) angeordnete Druckübersetzungseinheit (9) auf, deren Druckkammer (14) über eine Druckleitung (20) mit dem Düsenraum (16) verbunden ist. Weiterhin ist eine an den Druckspeicherraum (6) angeschlossene Bypass-Leitung (28) vorgesehen. Die Bypass-Leitung (28) ist direkt mit der Druckleitung verbunden. Die Bypass-Leitung (28) ist für eine Druckeinspritzung verwendbar und ist parallel zur Druckkammer (14) angeordnet, so dass die Bypass-Leitung (28) unabhängig von der Bewegung und Stellung eines verschiebblichen Druckmittels (12) der Druckübersetzungseinheit (9) durchgängig ist. Die Flexibilität der Einspritzung wird erhöht.



LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Codes zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AL	Albanien	ES	Spanien	LS	Lesotho	SI	Slowenien
AM	Armenien	FI	Finnland	LT	Litauen	SK	Slowakei
AT	Österreich	FR	Frankreich	LU	Luxemburg	SN	Senegal
AU	Australien	GA	Gabun	LV	Lettland	SZ	Swasiland
AZ	Aserbajdschan	GB	Vereinigtes Königreich	MC	Monaco	TD	Tschad
BA	Bosnien-Herzegowina	GE	Georgien	MD	Republik Moldau	TG	Togo
BB	Barbados	GH	Ghana	MG	Madagaskar	TJ	Tadschikistan
BE	Belgien	GN	Guinea	MK	Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	TM	Turkmenistan
BF	Burkina Faso	GR	Griechenland	ML	Mali	TR	Türkei
BG	Bulgarien	HU	Ungarn	MN	Mongolei	TT	Trinidad und Tobago
BJ	Benin	IE	Irland	MR	Mauretanien	UA	Ukraine
BR	Brasilien	IL	Israel	MW	Malawi	UG	Uganda
BY	Belarus	IS	Island	MX	Mexiko	US	Vereinigte Staaten von Amerika
CA	Kanada	IT	Italien	NE	Niger	UZ	Usbekistan
CF	Zentralafrikanische Republik	JP	Japan	NL	Niederlande	VN	Vietnam
CG	Kongo	KE	Kenia	NO	Norwegen	YU	Jugoslawien
CH	Schweiz	KG	Kirgisistan	NZ	Neuseeland	ZW	Zimbabwe
CI	Côte d'Ivoire	KP	Demokratische Volksrepublik Korea	PL	Polen		
CM	Kamerun	KR	Republik Korea	PT	Portugal		
CN	China	KZ	Kasachstan	RO	Rumänien		
CU	Kuba	LC	St. Lucia	RU	Russische Föderation		
CZ	Tschechische Republik	LI	Liechtenstein	SD	Sudan		
DE	Deutschland	LK	Sri Lanka	SE	Schweden		
DK	Dänemark	LR	Liberia	SG	Singapur		
EE	Estland						

5

10

Bezeichnung:

15 Kraftstoffeinspritzeinrichtung

20

BESCHREIBUNG**Stand der Technik**

Die Erfindung betrifft eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß dem Oberbegriff des
25 Patentanspruchs 1.

Zum besseren Verständnis der Beschreibung und der Patentansprüche werden nachfolgend einige Begriffe erläutert: Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß der Erfindung kann sowohl hubgesteuert als auch druckgesteuert ausgebildet sein. Im Rahmen der Erfindung wird unter
30 einer hubgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung verstanden, daß das Öffnen und Schließen der Einspritzöffnung mit Hilfe eines verschieblichen Ventilglieds aufgrund des hydraulischen Zusammenwirkens der Kraftstoffdrücke in einem Düsenraum und in einem Steuerraum erfolgt. Eine Druckabsenkung innerhalb des Steuerraums bewirkt einen Hub des Ventilglieds. Alternativ kann das Auslenken des Ventilglieds durch ein Stellglied (Aktor,
35 Aktuator) erfolgen. Bei einer druckgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß der Erfindung wird durch den im Düsenraum eines Injektors herrschenden Kraftstoffdruck das Ventilglied gegen die Wirkung einer Schließkraft (Feder) bewegt, so daß die

Einspritzöffnung für eine Einspritzung des Kraftstoffs aus dem Düsenraum in den Zylinder freigegeben wird. Der Druck, mit dem Kraftstoff aus dem Düsenraum in einen Zylinder einer Brennkraftmaschine austritt, wird als Einspritzdruck bezeichnet, während unter einem Systemdruck der Druck verstanden wird, unter dem Kraftstoff innerhalb der Kraftstoffeinspritzeinrichtung zur Verfügung steht bzw. bevorratet ist. Kraftstoffzumessung bedeutet, eine definierte Kraftstoffmenge zur Einspritzung bereitzustellen. Unter Leckage ist eine Menge an Kraftstoff zu verstehen, die beim Betrieb der Kraftstoffeinspritzeinrichtung entsteht (z.B. eine Führungsleckage), nicht zur Einspritzung verwendet und zum Kraftstofftank zurückgeführt wird. Das Druckniveau dieser Leckage kann einen Standdruck aufweisen, wobei der Kraftstoff anschließend auf das Druckniveau des Kraftstofftanks entspannt wird.

Eine hubgesteuerte Einspritzung ist beispielsweise durch die DE 196 19 523 A1 bekanntgeworden. Der erreichbare Einspritzdruck ist hier durch den Druckspeicherraum (rail) und die Hochdruckpumpe auf ca. 1600 bis 1800 bar begrenzt.

Zur Erhöhung des Einspritzdruckes ist eine Druckübersetzungseinheit möglich, wie sie beispielsweise aus der US 5,143,291 oder der US 5,522,545 bekannt ist. Der Nachteil dieser druckübersetzten Systeme liegt in einer mangelnden Flexibilität der Einspritzung und einer schlechten Mengentoleranz bei der Zumessung kleiner Kraftstoffmengen.

Bei einer in der JP 08277762 A beschriebenen Kraftstoffeinspritzeinrichtung sind zur Erhöhung der Flexibilität der Einspritzung und der Zumeßgenauigkeit der Voreinspritzung zwei Druckspeicherräume mit unterschiedlichen Drücken vorgesehen. Diese beiden Druckspeicherräume erfordern einen hohen Fertigungsaufwand und hohe Herstellungskosten, wobei der maximale Einspritzdruck weiterhin durch die Kraftstoffpumpe und den Druckspeicherraum begrenzt ist.

Eine im Injektor angeordnete Druckübersetzungseinheit ist aus der EP 0 691 471 A1 bekannt. Eine Bypass-Leitung für eine Druckeinspritzung und eine Druckkammer der Druckübersetzungseinheit liegen in Reihe, so daß die Bypass-Leitung nur durchgängig ist, solange ein verschieblicher Kolben der Druckübersetzungseinheit nicht bewegt wird und vollständig zurückgezogen ist.

Vorteile der Erfindung

Zur Erhöhung der Flexibilität und des maximalen Einspritzdruckes wird eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß Patentanspruch 1 vorgeschlagen. Jedem Injektor eines Common Rail Systems wird eine hydraulische Druckübersetzungseinheit zugeordnet, die sowohl eine Erhöhung des maximalen Einspritzdruckes auf hohe Drücke, wie z.B. größer 1800 bar, als auch die Bereitstellung eines zweiten Einspritzdruckes ermöglicht. Die Bypass-Leitung führt am Ende der Druckkammer der Druckübersetzungseinheit in die Zuleitung zum Düsenraum oder in die Zuleitung von der Druckübersetzungseinheit zum Düsenraum. Eine Einspritzung von Kraftstoff geringeren Druckes kann unabhängig von der Stellung des Druckmittels der Druckübersetzungseinheit erfolgen. Durch die Druckübersetzungseinheit sind der Druckspeicherraum und der Injektor mit einem geringeren Standdruck (Raildruck) beaufschlagt und besitzen somit eine größere Lebensdauer. Ebenso ist die Hochdruckpumpe weniger beansprucht. Es besteht die Möglichkeit einer dosierbaren Voreinspritzung mit geringen Toleranzen durch geringen (nichtübersetzten) Einspritzdruck. Durch ein Umschalten zwischen den Einspritzdrücken läßt sich eine flexible Nacheinspritzung oder mehrere Nacheinspritzungen bei hohem bzw. geringem Einspritzdruck realisieren.

Zeichnung

Sieben Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Kraftstoffeinspritzeinrichtung sind in der schematischen Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 und 2 hubgesteuerte Kraftstoffeinspritzeinrichtungen;
Fig. 5 und 6

Fig. 3 und 4 druckgesteuerte Kraftstoffeinspritzeinrichtungen;
Fig. 7

Fig. 8 und 9 Beispiele möglicher schematischer Kraftstoffeinspritzdruckverläufe.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Bei dem in der Fig. 1 dargestellten ersten Ausführungsbeispiel einer hubgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung 1 fördert eine mengengeregelte Kraftstoffpumpe 2 Kraftstoff 3 aus einem Vorratstank 4 über eine Förderleitung 5 in einen zentralen Druckspeicherraum 6 (Common-Rail), von dem mehrere, der Anzahl einzelner Zylinder entsprechende Druckleitungen 7 zu den einzelnen, in den Brennraum der zu versorgenden Brennkraftmaschine ragenden Injektoren 8 (Einspritzvorrichtung) abführen. In der Fig. 1 ist lediglich einer der Injektoren 8 eingezeichnet. Mit Hilfe der Kraftstoffpumpe 2 wird ein erster Systemdruck erzeugt und im Druckspeicherraum 6 gelagert. Dieser erste Systemdruck wird zur Voreinspritzung und bei Bedarf und Nacheinspritzung (HC-Anreicherung zur Abgasnachbehandlung oder Rußreduktion) sowie zur Darstellung eines Einspritzverlaufs mit Plateau (Bootinjektion) verwendet. Zur Einspritzung von Kraftstoff mit einem zweiten höheren Systemdruck ist jedem Injektor 8 jeweils eine lokale Druckübersetzungseinheit 9 zugeordnet, die sich innerhalb eines Injektors 8 befindet. Die Druckübersetzungseinheit 9 umfaßt eine Ventileinheit zur Druckübersetzungsansteuerung (3/2-Wege-Ventil) 10, ein Rückschlagventil 11 und ein Druckmittel 12 in Gestalt eines verschieblichen Kolbenelements. Das Druckmittel 12 kann einenends mit Hilfe der Ventileinheit 10 an die Druckleitung 7 angeschlossen werden, so daß das Druckmittel 12 einenends druckbeaufschlagt werden kann. Ein Differenzraum 12' ist mittels einer Leckageleitung 13 druckentlastet, so daß das Druckmittel 12 zur Verringerung des Volumens einer Druckkammer 14 verschoben werden kann. Das Druckmittel 12 wird in Kompressionsrichtung bewegt, so daß der in der Druckkammer 14 befindliche Kraftstoff verdichtet und einem Steuerraum 15 und einem Düsenraum 16 zugeführt wird. Das Rückschlagventil 11 verhindert den Rückfluß von komprimierten Kraftstoffs in den Druckspeicherraum 6. Mittels eines geeigneten Flächenverhältnisses in einer Primärkammer 14' und der Druckkammer 14 kann ein zweiter höherer Druck erzeugt werden. Wird die Primärkammer 14' mit Hilfe der Ventileinheit 10 an die Leckageleitung 13 angeschlossen, so erfolgt die Rückstellung des Druckmittels 12 und die Wiederbefüllung der Druckkammer 14. Aufgrund der Druckverhältnisse in der Druckkammer 14 und der Primärkammer 14' öffnet das Rückschlagventil 11, so daß die Druckkammer 14 unter Raildruck (Druck des Druckspeicherraums 6) steht und das Druckmittel 12 hydraulisch in seine Ausgangsstellung zurückgefahren wird. Zur Verbesserung des Rückstellverhaltens können eine oder mehrere Federn in den Räumen 12, 14 und 14' angeordnet sein. Mittels der Druckübersetzung kann somit ein zweiter Systemdruck erzeugt werden.

Die Einspritzung erfolgt über eine Kraftstoff-Zumessung mit Hilfe eines in einer Führungsbohrung axial verschiebbaren kolbenförmigen Ventilglieds 18 mit einer konischen Ventildichtfläche 19 an seinem einen Ende, mit der es mit einer Ventilsitzfläche am Injektorgehäuse der Injektoreinheit 8 zusammenwirkt. An der Ventilsitzfläche des Injektorgehäuses sind Einspritzöffnungen vorgesehen. Innerhalb des Düsenraums 16 ist eine in Öffnungsrichtung des Ventilglieds 18 weisende Druckfläche dem dort herrschenden Druck ausgesetzt, der über eine Druckleitung 20 dem Düsenraum 16 zugeführt wird. Koaxial zu einer Ventilsitzfläche 21 greift ferner an dem Ventilglied 18 ein Druckstück 22 an, das mit seiner der Ventildichtfläche 19 abgewandten Stirnseite 23 den Steuerraum 15 begrenzt. Der Steuerraum 15 hat vom Kraftstoffdruckanschluß her einen Zulauf mit einer ersten Drossel 24 und einen Ablauf zu einer Druckentlastungsleitung 25 mit einer zweiten Drossel 26, die durch ein 2/2-Wege-Ventil 27 gesteuert wird.

Der Düsenraum 16 setzt sich über einen Ringspalt zwischen dem Ventilglied 18 und der Führungsbohrung bis an die Ventilsitzfläche des Injektorgehäuses fort. Über den Druck im Steuerraum 15 wird das Druckstück 22 in Schließrichtung druckbeaufschlagt.

Unter dem ersten oder zweiten Systemdruck stehender Kraftstoff füllt ständig den Düsenraum 16 und den Steuerraum 15. Bei Betätigung (Öffnen) des 2/2-Wege-Ventils 27 kann der Druck im Steuerraum 15 abgebaut werden, so daß in der Folge die in Öffnungsrichtung auf das Ventilglied 18 wirkende Druckkraft im Düsenraum 16 den in Schließrichtung auf das Ventilglied 18 wirkende Druckkraft übersteigt. Die Ventildichtfläche 19 hebt von der Ventilsitzfläche ab und Kraftstoff wird eingespritzt. Dabei läßt sich der Druckentlastungsvorgang des Steuerraums 15 und somit die Hubsteuerung des Ventilglieds 18 über die Dimensionierung der Drossel 24 und der Drossel 26 beeinflussen.

Das Ende der Einspritzung wird durch erneutes Betätigen (Schließen) des 2/2-Wege-Ventils 27 eingeleitet, das den Steuerraum 15 wieder von der Leckageleitung 13 abkoppelt, so daß sich im Steuerraum 15 wieder ein Druck aufbaut, der das Druckstück 22 in Schließrichtung bewegen kann.

Die Ventileinheiten werden von Elektromagneten zum Öffnen oder Schließen bzw. Umschalten betätigt. Die Elektromagnete werden von einem Steuergerät angesteuert, das verschiedene Betriebsparameter (Motordrehzahl,) der zu versorgenden Brennkraftmaschine überwachen und verarbeiten kann.

An Stelle der magnetgesteuerten Ventileinheiten können auch Piezostellelemente (Aktuator, Aktor) verwendet werden, die einen notwendigen Temperatenausgleich und evtl. eine erforderliche Kraft- bzw. Wegübersetzung besitzen.

- 5 Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung 1 weist die zwischen dem Druckspeicherraum 6 und dem Düsenraum 16 angeordnete Druckübersetzungseinheit 9 auf, deren Druckkammer 14 über die Druckleitung 20 mit dem Düsenraum 16 verbunden ist, Weiterhin ist die an den Druckspeicherraum 6 angeschlossene Bypass-Leitung 28 vorgesehen. Die Bypass-Leitung 28 ist direkt mit der Druckleitung 20 verbunden. Die Bypass-Leitung 28 ist für eine
10 Einspritzung mit Raildruck verwendbar und ist parallel zur Druckkammer 14 angeordnet, so daß die Bypass-Leitung 28 unabhängig von der Bewegung und Stellung des verschieblichen Druckmittels 12 der Druckübersetzungseinheit 9 durchgängig ist. Die Flexibilität der Einspritzung wird erhöht.
- 15 Nachfolgend werden in der Beschreibung zu den Figuren 2 bis 9 lediglich Unterschiede zur Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Figur 1 behandelt. Identische Bauteile werden nicht näher erläutert.

Aus der Figur 2 ist ersichtlich, daß die Druckübersetzungseinheit 9 bei einer Abänderung
20 der Kraftstoffeinspritzeinrichtung 1 außerhalb des Injektors 8 angeordnet ist. Dies kann eine beliebige Stelle zwischen Druckspeicherraum 6 und Injektor 8 sein. Die Baugröße des Injektors 8 verringert sich. Dabei ist eine Integration der Druckübersetzungseinheit 9 mit zugehöriger Ventilanordnung und des Druckspeicherraums 6 in einem Bauteil möglich. Die Ventilanordnung kann auch außerhalb der Druckübersetzungseinheit 9 angeordnet sein.

25 Eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung 50 nach Fig. 3 besitzt einen Druckspeicherraum 51 für Kraftstoff mit einem ersten Systemdruck. Ein höherer Systemdruck wird durch eine Druckübersetzungseinheit 52 ermöglicht, die mit Hilfe der einer Ventileinheit 59 zugeschaltet werden kann. Die druckgesteuerte Kraftstoffzumessung erfolgt über eine Ventileinheit 55, z.B. ein 3/2-Wege-Ventil. Ein Ventilglied 56 kann gegen die Kraft einer Ventildfeder 57
30 bewegt werden, wenn der an Druckflächen 58 anliegende Druck die Federkraft der Ventildfeder 57 übersteigt. Die 3/2-Wege-Ventile 55 und 59 befinden sich innerhalb eines Injektors 60.

35 Fig. 4 zeigt ein zu Fig. 3 ähnliche Kraftstoffeinspritzeinrichtung 61, deren Ventileinheiten zur Kraftstoffzumessung 62 (3/2-Wege-Ventil) und zur Druckübersetzungsansteuerung 63 (3/2-Wege-Ventil) außerhalb des Injektors 64 angeordnet sind. Bei der

Kraftstoffeinspritzeinrichtung 61 ist es ebenso möglich, beide Ventile getrennt voneinander anzuordnen.

Eine vereinfachte und verlustoptimierte Ansteuerung einer Druckübersetzungseinheit 70 ergibt sich aus Fig. 5. Zur Steuerung der Druckübersetzungseinheit 70 wird der Druck im durch einen Übergang von einem größeren zu einem kleineren Kolbenquerschnitt ausgebildeten Differenzraum 71 verwendet. Zur Wiederbefüllung und Deaktivierung der Druckübersetzungseinheit wird dieser Differenzraum mit einem Versorgungsdruck (Raildruck) beaufschlagt. Dann herrschen an allen Druckflächen eines Kolbens 72 die gleichen Druckverhältnisse (Raildruck). Der Kolben 72 ist druckausgeglichen. Durch eine zusätzliche Feder 73 wird der Kolben 72 in seine Ausgangsstellung gedrückt. Zur Aktivierung der Druckübersetzungseinheit 70 wird dieser Differenzraum 71 druckentlastet und die Druckübersetzungseinheit erzeugt eine Druckverstärkung gemäß dem Flächenverhältnis. Durch diese Art der Steuerung kann erreicht werden, daß zur Rückstellung der Druckübersetzungseinheit 70 und zum Wiederbefüllen einer Druckkammer 74 eine große Primärkammer 70' nicht druckentlastet werden muß. Bei einer kleinen hydraulischen Übersetzung können damit die Entspannungsverluste stark reduziert werden.

Zur Steuerung der Druckübersetzungseinheit 70 kann anstelle eines aufwendigen 3/2-Wege-Ventils eine Drossel 75 und ein einfaches 2/2-Wege-Ventil 76 verwendet werden. Die Drossel 75 verbindet den Differenzraum 71 mit unter Versorgungsdruck stehendem Kraftstoff aus einem Druckspeicherraum 77. Das 2/2-Wege-Ventil schließt den Differenzraum 71 an eine Leckageleitung 78 an. Die Drossel 75 sollte möglichst klein ausgelegt werden, aber dennoch so groß, daß der Kolben 72 zwischen den Einspritzzyklen in seine Ausgangslage zurückkehrt. Als Drossel kann auch eine Führungsleckage des Kolbens 72 verwendet werden. Bei geschlossenem 2/2-Wege-Ventil 76 entsteht keine Leckage in den Führungen des Kolbens 72, da der Differenzraum 71 druckbeaufschlagt ist. Die Drossel kann auch im Kolben integriert sein.

Sind die 2/2-Wege-Ventile 76 und 79 geschlossen, so steht der Injektor unter dem Druck des Druckspeicherraums 77. Die Druckübersetzungseinheit befindet sich in der Ausgangsstellung. Nun kann durch das Ventil 79 eine Einspritzung mit Raildruck erfolgen. Wird eine Einspritzung mit höherem Druck gewünscht, so wird das 2/2-Wege-Ventil 76 angesteuert (geöffnet) und damit eine Druckverstärkung erreicht.

Zur Steuerung des Drucks im Differenzraum kann auch ein 3/2-Wege-Ventil eingesetzt werden. Fig. 6 zeigt die Steuerung über ein 3/2-Wege-Ventil bei einem hubgesteuerten

Einspritzsystem. Fig. 7 zeigt die Steuerung über ein 3/2-Wege-Ventil bei einem druckgesteuerten Einspritzsystem.

Für die hubgesteuerten Systeme ergibt sich ein Einspritzdruckverlauf gemäß Fig. 8 ausgehend vom Ruhezustand (Druckübersetzungseinheit deaktiviert und in Ausgangsstellung). Durch Beschalten der Ventileinheit 27 und deaktiviertem Schaltventil 10 der Druckübersetzungseinheit wird zu Beginn des Einspritzzyklusses eine Voreinspritzung mit geringem (Rail-) Druck über den Bypass eingeleitet. Durch Schließen von Ventil 27 (siehe Fig. 1) wird die Voreinspritzung beendet. Durch mehrfaches Beschalten sind auch
5
10
15
20
25
30
mehrfache Voreinspritzungen möglich. Für die Haupteinspritzung kann die vor der Druckübersetzungseinheit angeordnete Ventileinheit 10 bestromt werden, so daß sich im Injektor ein dem Übersetzungsverhältnis entsprechender erhöhter Druck im Düsenraum und Steuerraum ergibt. Durch Öffnen des Ventils 27 wird nun eine Haupteinspritzung eingeleitet (strichpunktierte Linie). Die Beendigung der Haupteinspritzung erfolgt dann wiederum durch Schließen des 2/2-Wege-Ventils 27. Wird die Druckübersetzungseinheit gleichzeitig mit dem Ventil 27 aktiviert, so ergibt sich eine Einspritzung beginnend auf Raildruckniveau mit einer rampenförmig ansteigenden Flanke bis auf den übersetzten Druck (in der Figur 8 nicht gezeigt). Wird die Zuschaltung der Druckübersetzungseinheit noch weiter verzögert, so wird zunächst mit Raildruck eingespritzt und durch Zuschalten der Druckübersetzungseinheit ergibt sich ein bootförmiger Einspritzverlauf bei Aktivieren der Druckübersetzungseinheit. Die Länge des Hochdruckanteils ist abhängig von der Aktivierungszeit der Druckübersetzungseinheit. Die Haupteinspritzung wird durch Schließen des Ventils 27 beendet. Wird die Druckübersetzungseinheit vor dem Schließen des Ventils 27 deaktiviert, so ergibt sich ein rampenförmiger Abfall des Einspritzdruck bis auf Raildruckniveau, wie er
von druckgesteuerten Systemen bekannt ist. Bei Nacheinspritzung kann zwischen einem hohen und einem geringen Einspritzdruckniveau gewählt werden. So kann in einem engen Abstand nach der Haupteinspritzung eine Nacheinspritzung mit hohem Druck zur Rußreduktion oder eine abgesetzte Nacheinspritzung bei geringem Einspritzdruck zur Abgasnachbehandlung erfolgen.

Für die druckgesteuerten Systeme ergibt sich ein Einspritzdruckverlauf gemäß Fig. 9 ausgehend vom Ruhezustand (Druckübersetzungseinheit deaktiviert und in Ausgangsstellung). Durch Beschalten der Ventileinheit 55 und deaktiviertem Schaltventil der Druckübersetzungseinheit wird zu Beginn des Einspritzzyklusses eine Voreinspritzung mit
35
geringem Raildruck über den Bypass eingeleitet. Durch mehrfaches Beschalten sind auch
mehrfache Voreinspritzungen möglich. Es ergibt sich durch den Druckanstieg im Düsenraum ein rampenförmiger Einspritzdruckverlauf in allen Teilbereichen der Einspritzung. Für die

Haupteinspritzung kann die vor der Druckübersetzungseinheit angeordnete Ventileinheit 59 gleichzeitig mit dem Ventil 55 bestromt werden, so daß sich ein rampenförmiger Verlauf des Einspritzdrucks bis zum übersetzten Maximaldruck ergibt (strichpunktierte Linie). Die Beendigung der Haupteinspritzung erfolgt dann wiederum durch Schließen des Ventils 55.

5 Wird die Zuschaltung der Druckübersetzungseinheit verzögert, so wird zunächst mit Raildruck eingespritzt und durch Zuschalten der Druckübersetzungseinheit ergibt sich ein bootförmiger Einspritzverlauf. Die Länge des Hochdruckanteils ist abhängig von der Aktivierungszeit der Druckübersetzungseinheit. Die Haupteinspritzung wird durch Schließen des Ventils 55 beendet, wodurch der Einspritzdruck wiederum durch das Entlasten des

10 Düsenraums auf Leckagedruckniveau rampenförmig abklingt und die Einspritzung beendet wird. Bei Nacheinspritzung kann zwischen einem hohen und einem geringen Einspritzdruckniveau gewählt werden. So kann in einem engen Abstand nach der Haupteinspritzung eine Nacheinspritzung mit hohem Druck zur Rußreduktion oder eine abgesetzte Nacheinspritzung bei geringem Einspritzdruck zur Abgasnachbehandlung

15 erfolgen.

Zusätzlich zu den vorgenannten Bootinjektionen für beide Systeme ist es denkbar, durch eine geeignete Form des Ventilglieds (Düsennadel) und der Gestalt des Düsenraums eine sog. rate-shaping-nozzle zu realisieren. Diese ermöglicht es, im Niederdruckteil der

20 Bootinjektion bzw. bei allen Einspritzungen ein weiteres Druckplateau zu realisieren. Ebenso ist es wiederum denkbar, im Hochdruckteil der Einspritzung (bei Betrieb der Druckübersetzungseinheit) durch Entlastungsbohrungen am Kolben der Druckübersetzungseinheit eine weitere Formung des Einspritzverlaufs zu realisieren.

BEZUGSZEICHENLISTE

- 1 Kraftstoffeinspritzeinrichtung
- 2 Kraftstoffpumpe
- 5 3 Kraftstoff
- 4 Kraftstofftank
- 5 Förderleitung
- 6 Druckspeicherraum
- 7 Druckleitung
- 10 8 Injektor
- 9 Druckübersetzungseinheit
- 10 Ventileinheit
- 11 Rückschlagventil
- 12 Druckmittel
- 15 12' Differenzraum
- 13 Leckageleitung
- 14 Druckkammer
- 14' Primärkammer
- 15 Steuerraum
- 20 16 Düsenraum
- 18 Ventilglied
- 19 Ventildichtfläche
- 20 Druckleitung
- 21 Ventulfeder
- 25 22 Druckstück
- 23 Stirnseite
- 24 Drossel
- 25 Druckentlastungsleitung
- 26 Drossel
- 30 27 2/2-Wege-Ventil
- 28 Bypass-Leitung
- 50 Kraftstoffeinspritzeinrichtung
- 51 Druckspeicherraum
- 52 Druckübersetzungseinheit
- 35 53 Rückschlagventil
- 54 Bypass-Leitung
- 55 3/2-Wege-Ventil

- 56 Ventilglied
- 57 Ventildfeder
- 58 Druckfläche
- 59 Ventileinheit
- 5 60 Injektor
- 61 Kraftstoffeinspritzeinrichtung
- 62 Ventileinheit zur Kraftstoffzumessung
- 63 Ventileinheit zur Druckübersetzungsansteuerung
- 64 Injektor
- 10 70 Druckübersetzungseinheit
- 70' Primärkammer
- 71 Differenzraum
- 72 Kolben
- 73 Feder
- 15 74 Druckkammer
- 75 Drossel
- 76 2/2-Wege-Ventil
- 77 Druckspeicherraum
- 78 Leckageleitung
- 20 79 2/2-Wege-Ventil

PATENTANSPRÜCHE

1. Kraftstoffeinspritzeinrichtung (1; 50; 61) mit einer zwischen einem Druckspeicherraum (6; 31; 51; 77) und einem Düsenraum (16) angeordneten Druckübersetzungseinheit (9; 32; 52; 70), deren Druckkammer (14; 37; 74) über eine Druckleitung (20) mit dem Düsenraum (16) verbunden ist, und mit einer an den Druckspeicherraum (6; 31; 51; 77) angeschlossenen Bypass-Leitung (28; 54), **gekennzeichnet**, daß die Bypass-Leitung (28; 54) direkt mit der Druckleitung (20) verbunden ist.
2. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bypass-Leitung (28; 54) ein Rückschlagventil (11; 53) enthält.
3. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Druckübersetzungseinheit (9) innerhalb des Injektors (8) angeordnet ist.
4. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Druckübersetzungseinheit (9) außerhalb des Injektors (8) angeordnet ist.
5. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Kraftstoffeinspritzeinrichtung (50; 61) Mittel zum druckgesteuerten Einspritzen von Kraftstoff umfaßt.
6. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Kraftstoffeinspritzeinrichtung (1) Mittel zum hubgesteuerten Einspritzen von Kraftstoff umfaßt.
7. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuerung der Druckübersetzungseinheit (9) hydraulisch durch Druckbeaufschlagung eines Differenzraumes (12') erfolgt.
8. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Differenzraum (12') über ein 2/2-Wege-Ventil mit einer Leckageleitung verbindbar ist und eine Verbindung vom Differenzraum zum Druckspeicherraum besteht.
9. Kraftstoffeinspritzeinrichtung mit einer zwischen einem Druckspeicherraum (6) und einem Düsenraum (16) angeordneten Druckübersetzungseinheit (9), **dadurch gekennzeichnet**, daß die Druckübersetzungseinheit (9) und eine Ventilanordnung zur Steuerung der

Druckübersetzungseinheit (9) und der Druckspeicherraum (16) in eine einzige Bauteileinheit integriert sind.

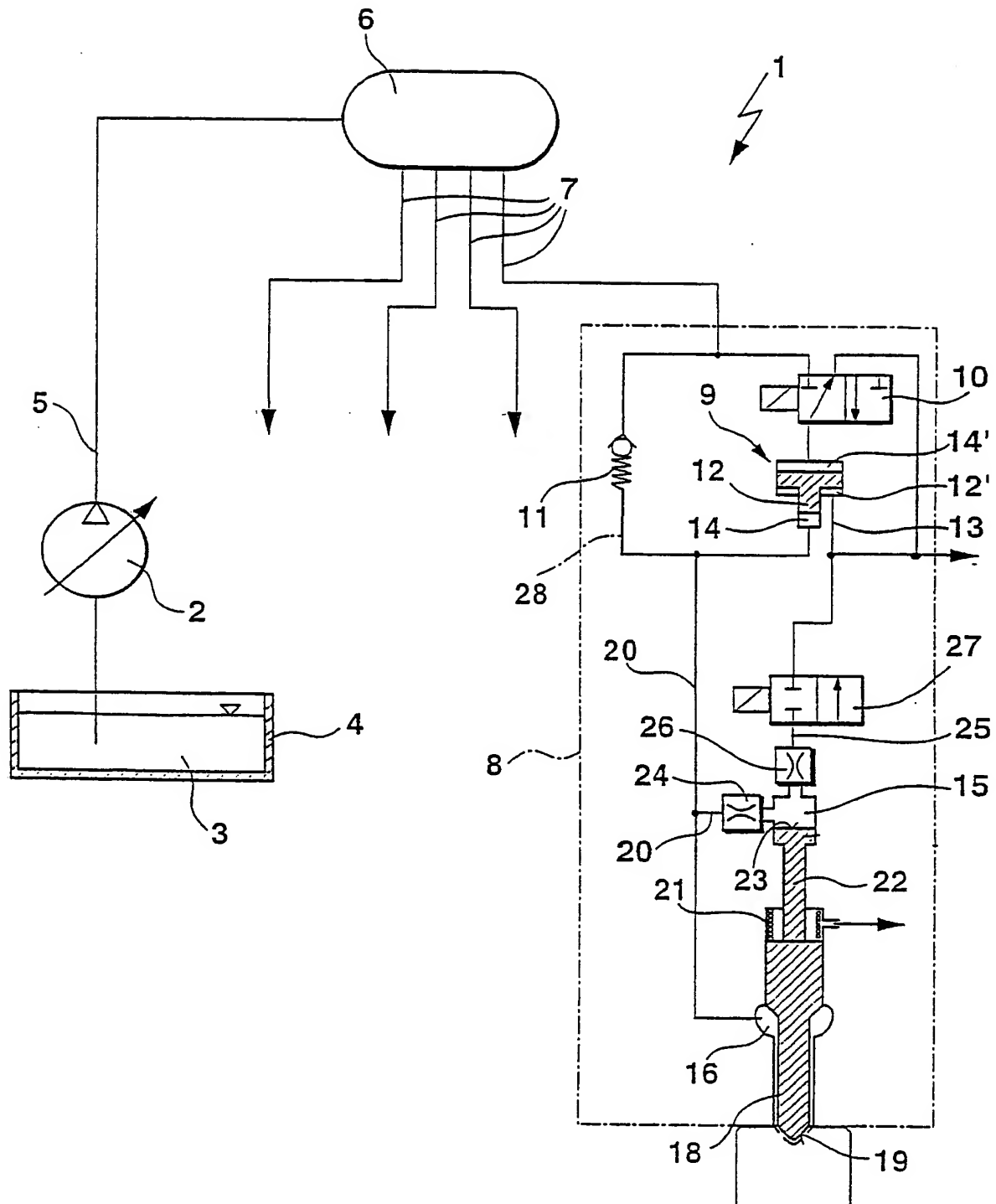
5 10. Kraftstoffeinspritzeinrichtung mit einer zwischen einem Druckspeicherraum (6) und einem Düsenraum (16) angeordneten Druckübersetzungseinheit (9), **dadurch gekennzeichnet**, daß die Druckübersetzungseinheit (9) und eine Ventilanordnung zur Steuerung der Druckübersetzungseinheit (9) außerhalb eines Injektors (8) an einer beliebigen Stelle zwischen dem Druckspeicherraum (6) und dem Injektor (8) angeordnet sind.

10 11. Kraftstoffeinspritzeinrichtung mit einer zwischen einem Druckspeicherraum (6) und einem Düsenraum (16) angeordneten Druckübersetzungseinheit (9), **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Ventilanordnung (10; 59; 63; 76) außerhalb der Druckübersetzungseinheit (9) angeordnet ist.

15

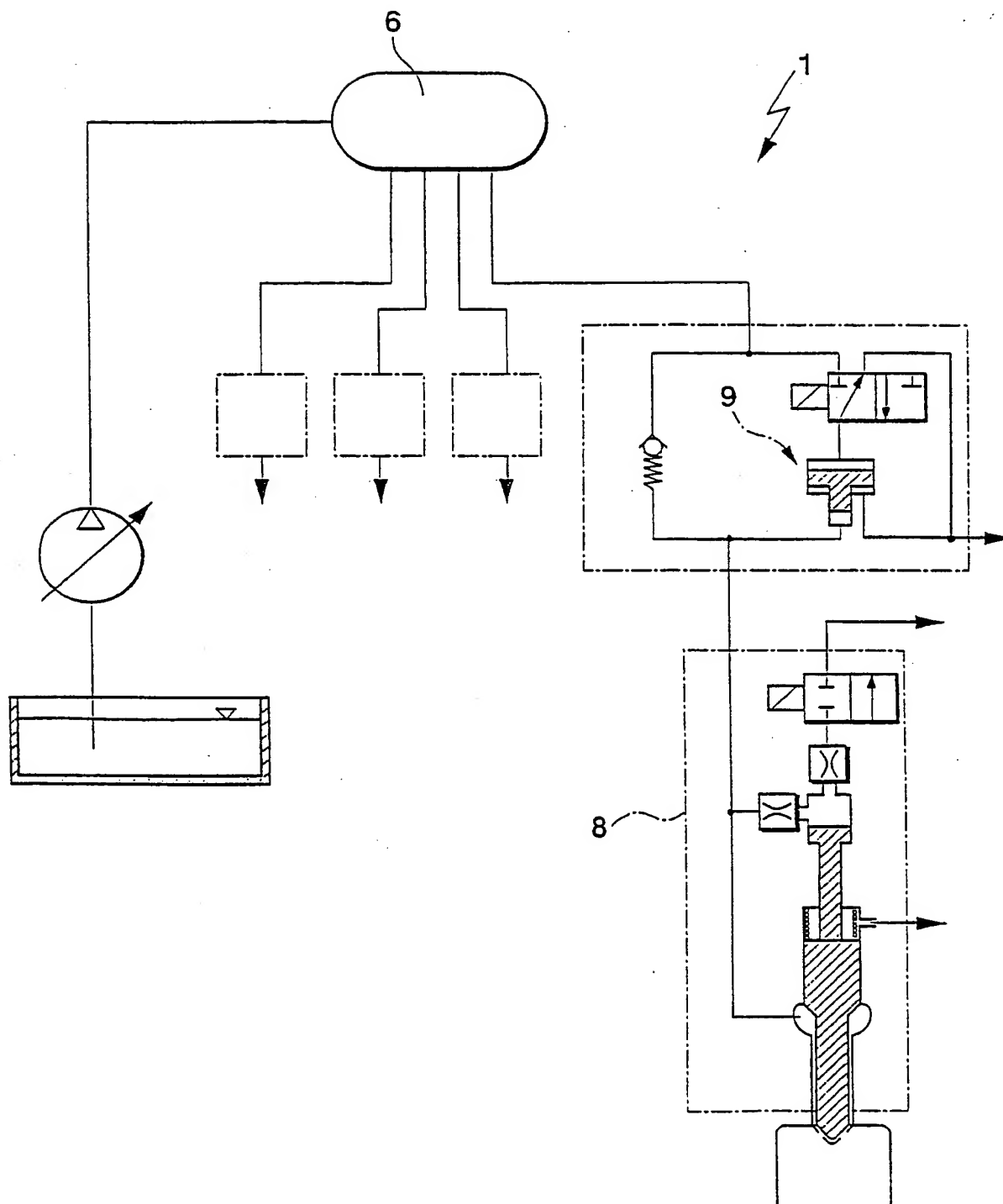
1 / 8

Fig. 1



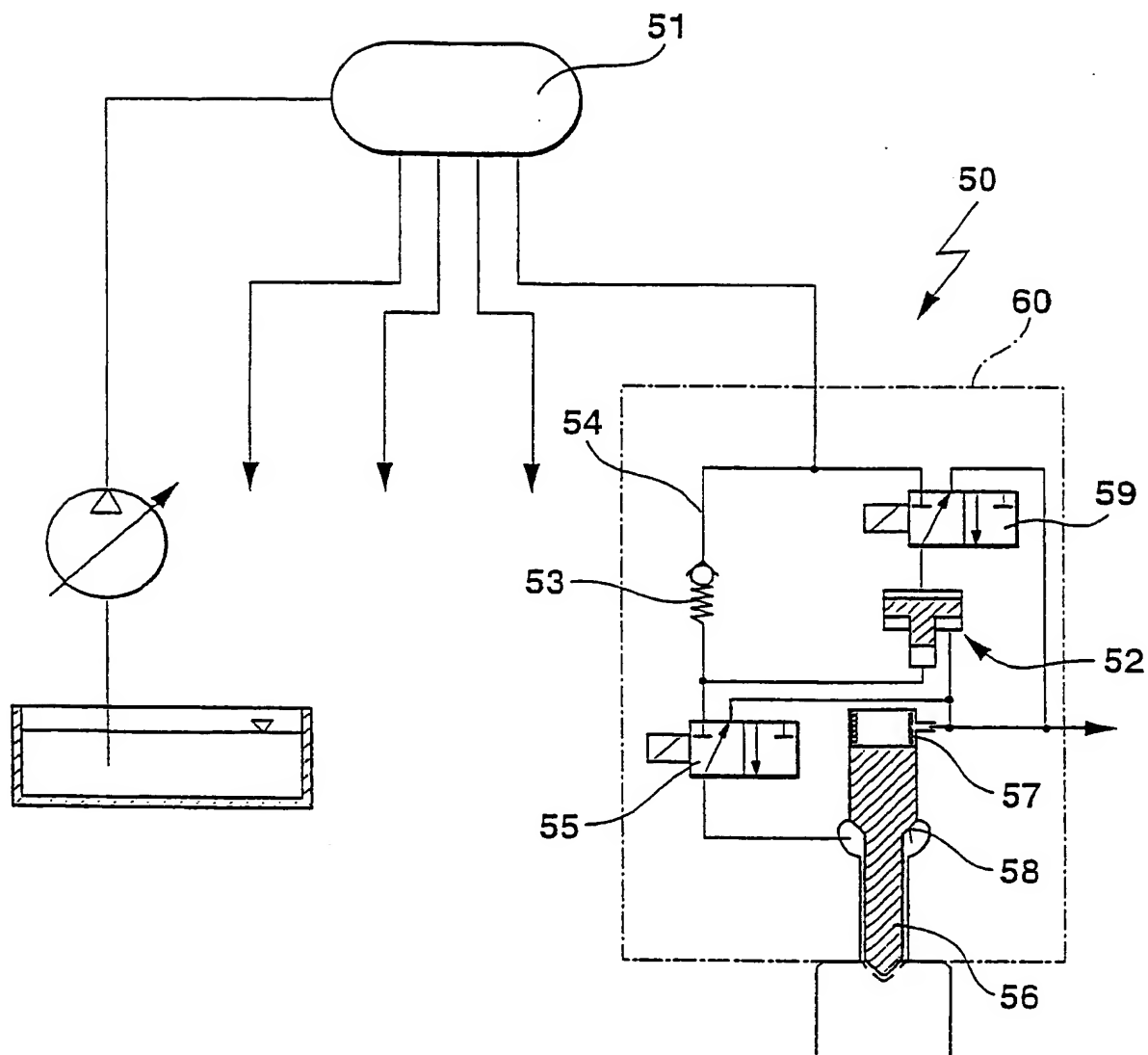
2 / 8

Fig. 2



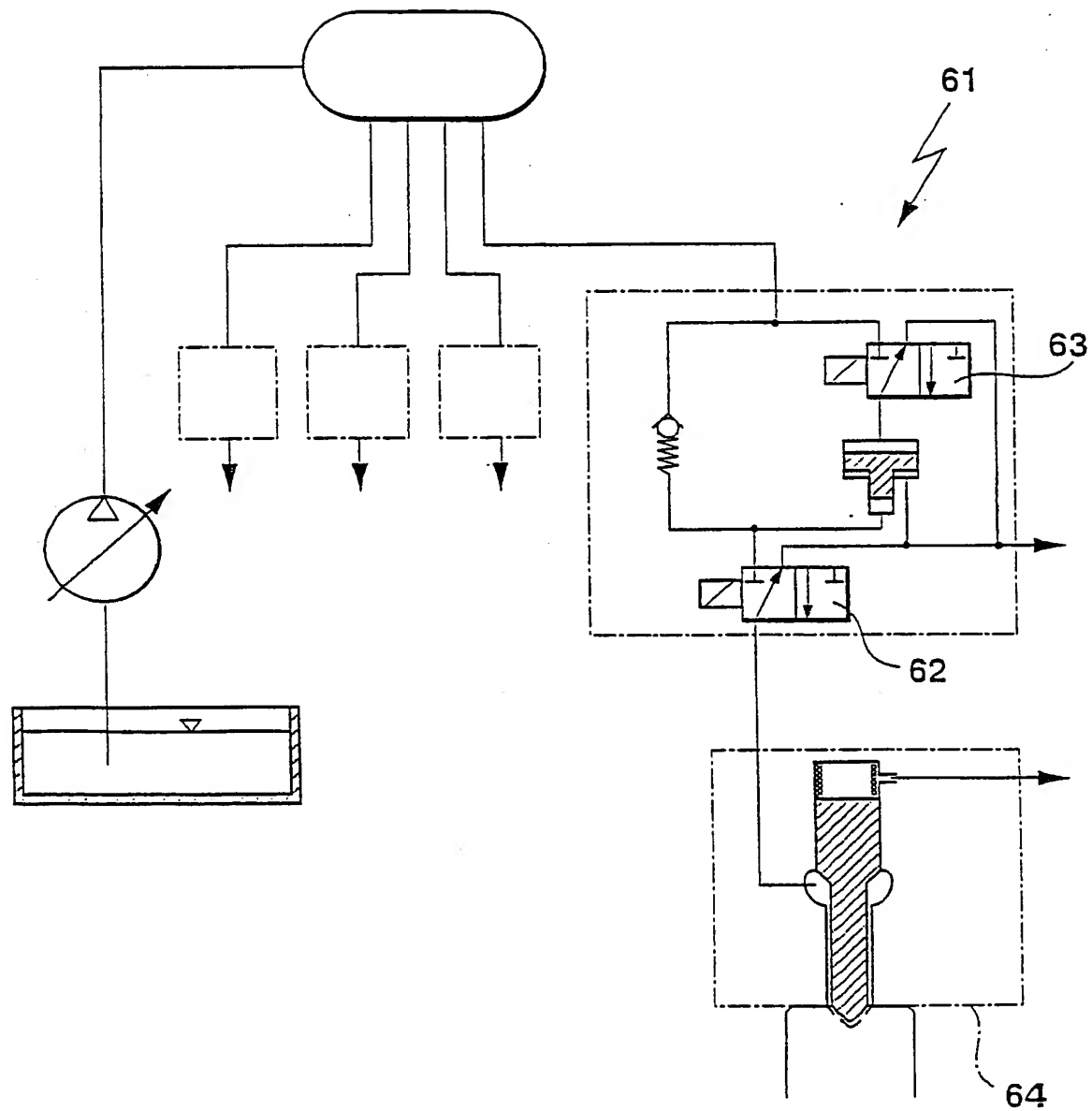
3 / 8

Fig. 3



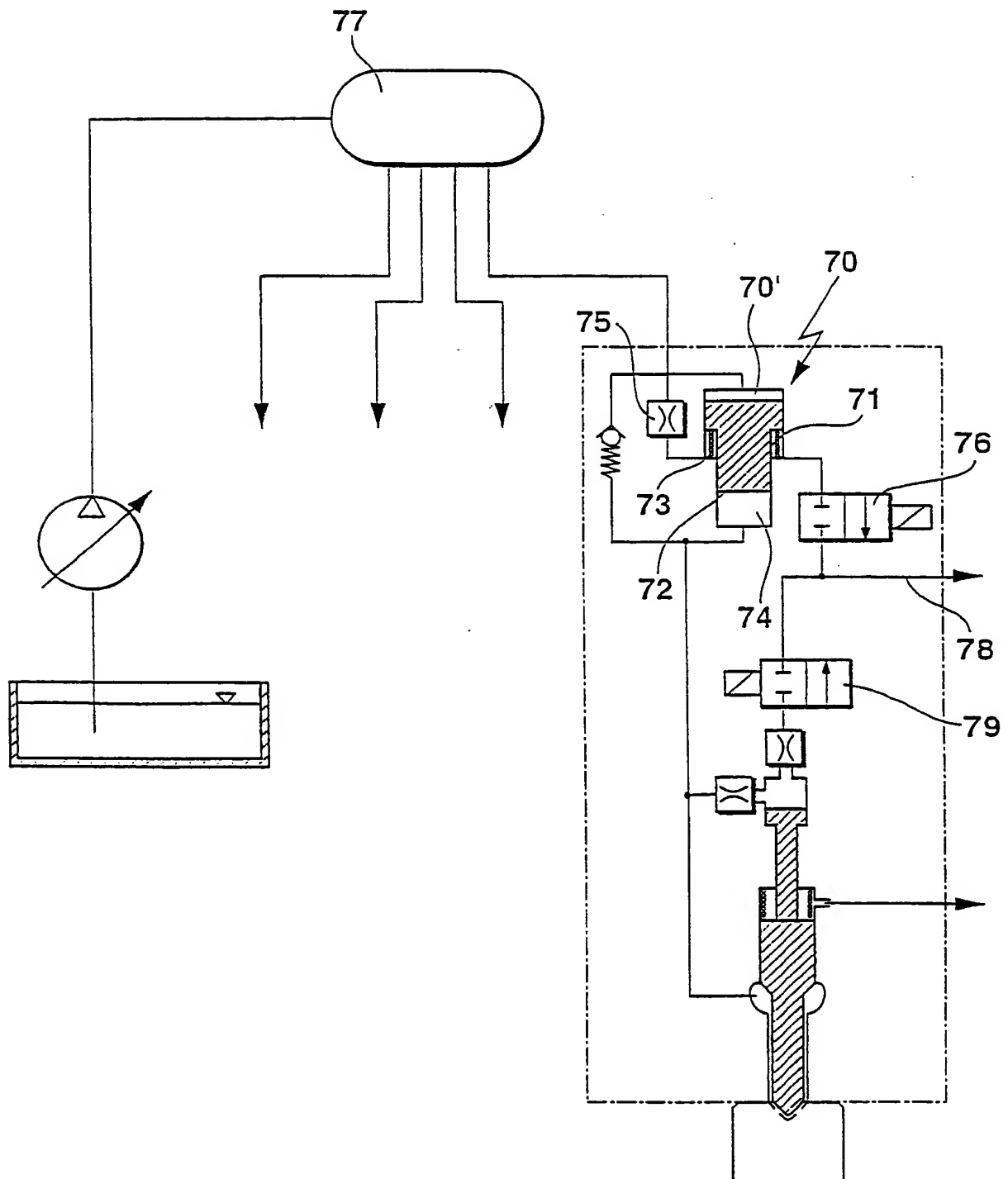
4 / 8

Fig. 4



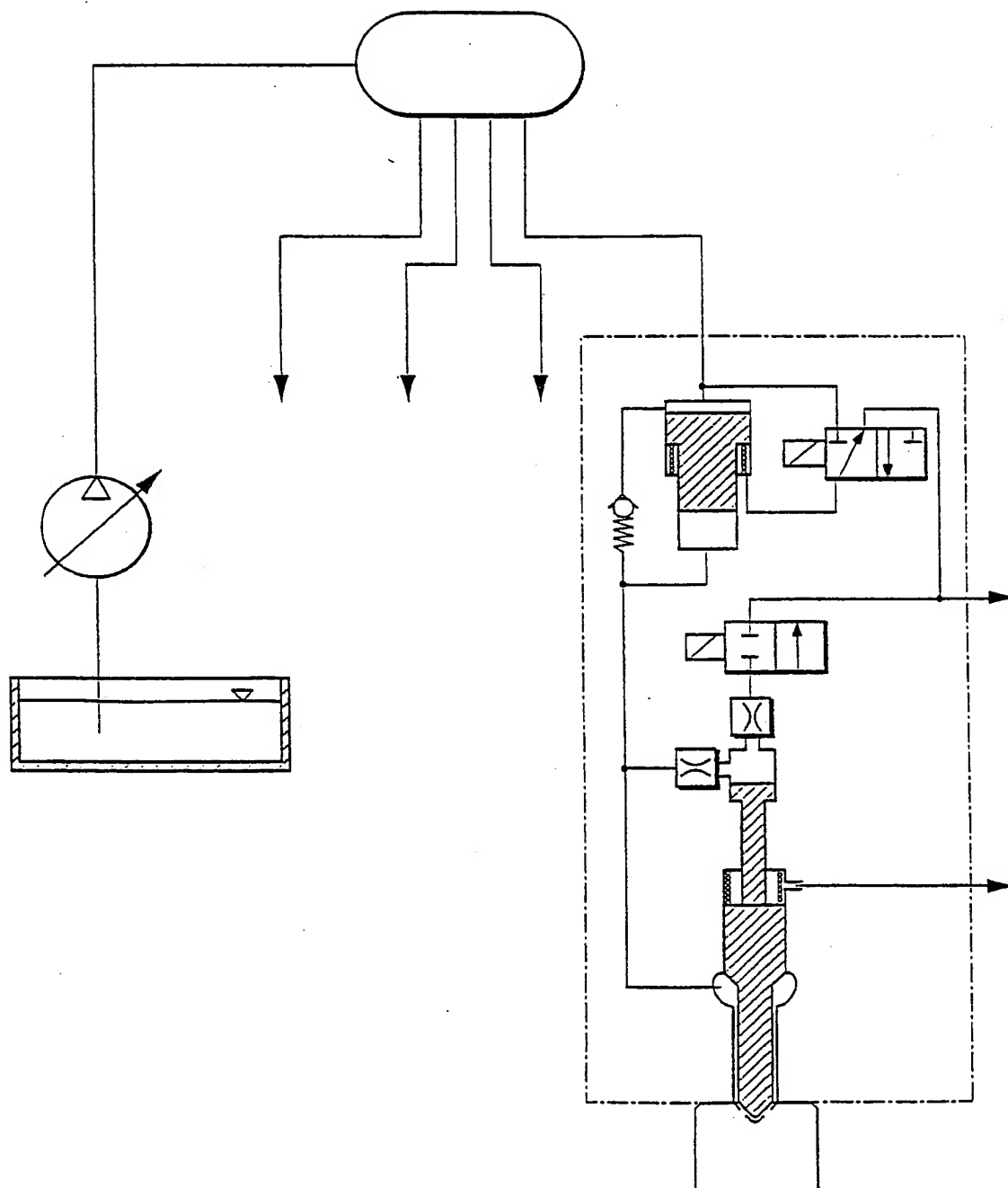
5 / 8

Fig. 5



6 / 8

Fig. 6



7 / 8

Fig. 7

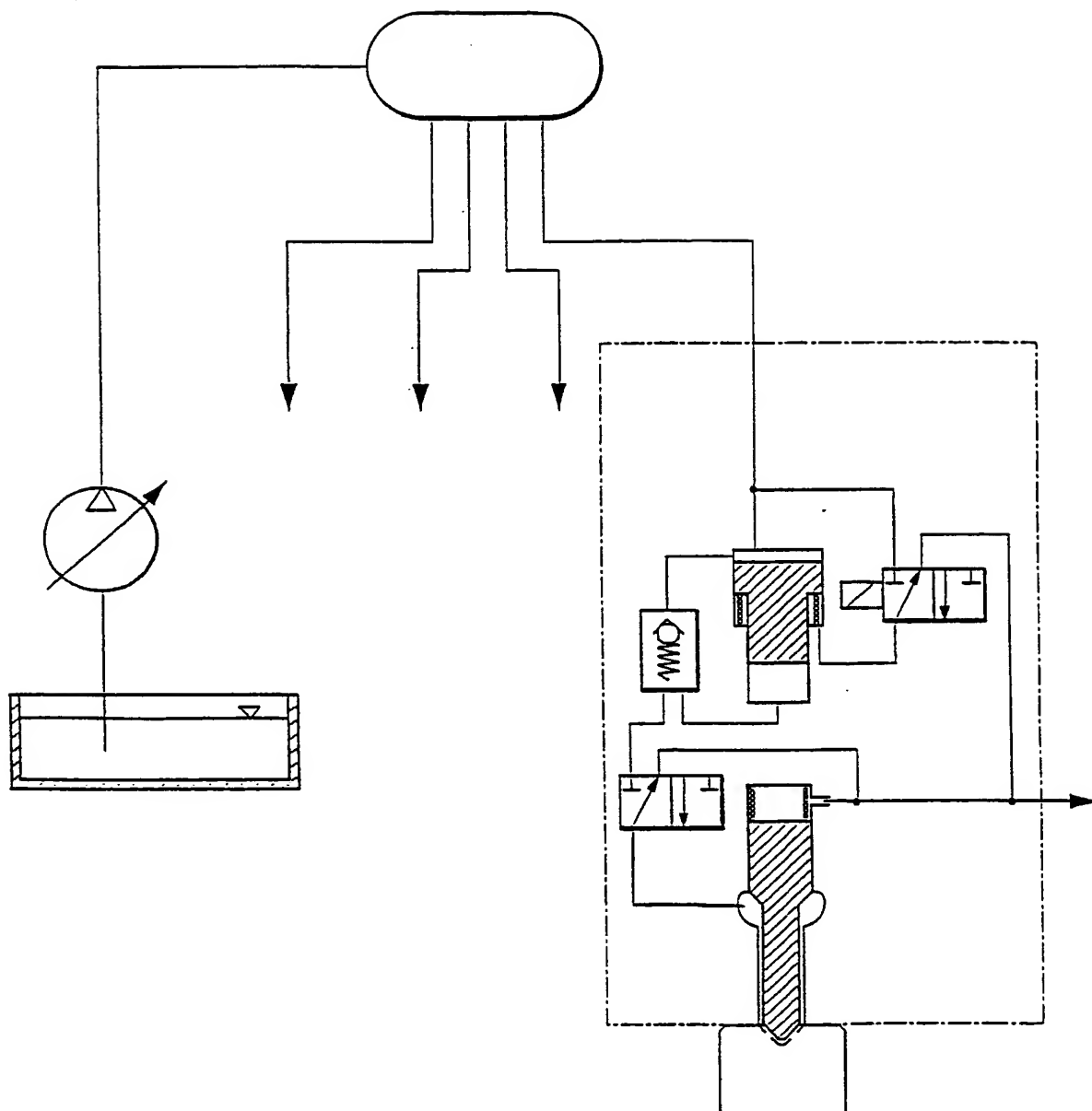


Fig. 8

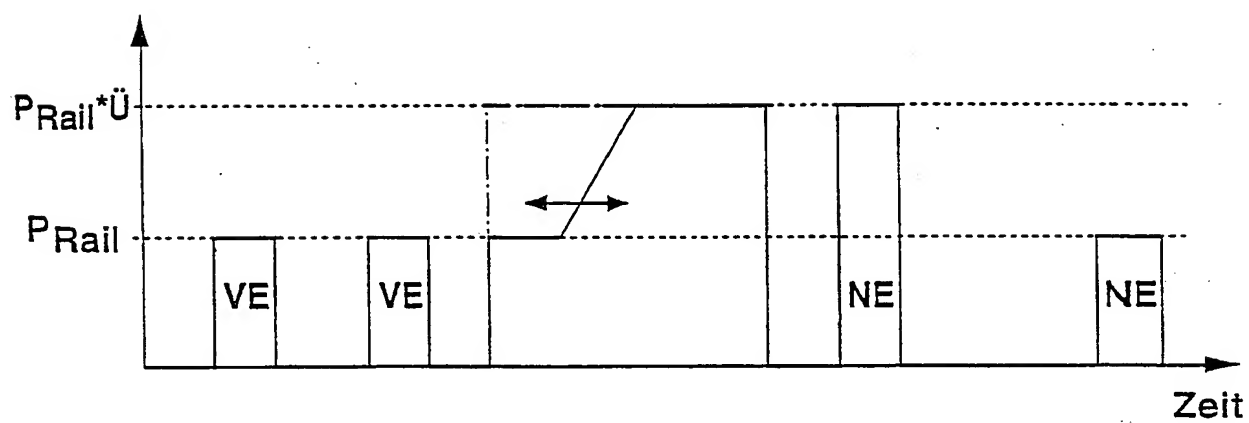
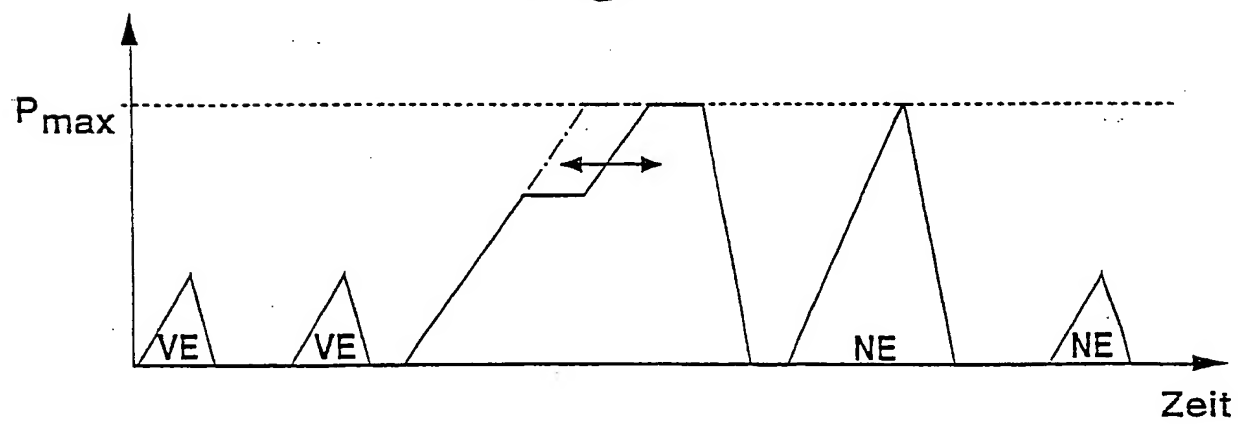


Fig. 9



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 00/00580

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 F02M59/10 F02M57/02 F02M47/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 F02M

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X A	US 5 803 028 A (ROSE NIGEL ERIC) 8 September 1998 (1998-09-08) column 4, line 23 -column 6, line 39 ---	1-3,5,7, 8 9
X A	US 4 069 800 A (KANDA FUMIO ET AL) 24 January 1978 (1978-01-24) column 2, line 8 -column 6, line 8; figures 1-3 ---	1-3,5 9
X A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 008, no. 094 (M-293), 28 April 1984 (1984-04-28) & JP 59 007768 A (NISSAN JIDOSHA KK), 14 January 1984 (1984-01-14) abstract --- -/--	1-3,5,7, 8 9

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

16 June 2000

Date of mailing of the international search report

29/06/2000

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Hakhverdi, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 00/00580

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 008, no. 270 (M-344), 11 December 1984 (1984-12-11) & JP 59 141764 A (NISSAN JIDOSHA KK), 14 August 1984 (1984-08-14) abstract	1-3,5,11
X	DE 41 18 237 A (AVL VERBRENNUNGSKRAFT MESSTECH) 12 December 1991 (1991-12-12) column 3, line 7 -column 5, line 39; figures 1-5	1-3,5,6, 11
X	DE 33 45 971 A (VOLKSWAGENWERK AG) 27 June 1985 (1985-06-27) page 5, line 16 -page 9, line 21; figure 1	1,2,4,5, 10,11
X	EP 0 056 916 A (RENAULT) 4 August 1982 (1982-08-04) page 4, line 20 -page 10, line 12; figures 1-5	1,2,4,6, 10,11
X	DE 20 03 265 A (TECHNISCHE HOCHSCHULE OTTO VON GUERICKE MAGDEBURG) 19 November 1970 (1970-11-19) page 3, line 7 -page 4, line 11; figure	1,4,5, 10,11
X	US 4 333 436 A (KOPSE ODON ET AL) 8 June 1982 (1982-06-08) column 2, line 50 -column 3, line 27; figure 1	9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

information on patent family members

International Application No

PCT/DE 00/00580

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 5803028	A	08-09-1998	AU 713548 B	02-12-1999
			AU 3644795 A	06-05-1996
			WO 9612109 A	25-04-1996
			CN 1139977 A	08-01-1997
			EP 0734495 A	02-10-1996
US 4069800	A	24-01-1978	JP 51101628 A	08-09-1976
			DE 2602280 A	29-07-1976
			GB 1525772 A	20-09-1978
JP 59007768	A	14-01-1984	JP 1742550 C	15-03-1993
			JP 4028902 B	15-05-1992
JP 59141764	A	14-08-1984	NONE	
DE 4118237	A	12-12-1991	NONE	
DE 3345971	A	27-06-1985	NONE	
EP 0056916	A	04-08-1982	FR 2497876 A	16-07-1982
			AT 21729 T	15-09-1986
			DE 3175234 D	02-10-1986
DE 2003265	A	19-11-1970	HU 164757 B	11-04-1974
US 4333436	A	08-06-1982	DE 2806788 A	23-08-1979
			GB 1603237 A	18-11-1981
			JP 1583183 C	22-10-1990
			JP 2005911 B	06-02-1990
			JP 54118917 A	14-09-1979

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 F02M59/10 F02M57/02 F02M47/02

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 F02M

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X A	US 5 803 028 A (ROSE NIGEL ERIC) 8. September 1998 (1998-09-08) Spalte 4, Zeile 23 -Spalte 6, Zeile 39	1-3,5,7, 8 9
X A	US 4 069 800 A (KANDA FUMIO ET AL.) 24. Januar 1978 (1978-01-24) Spalte 2, Zeile 8 -Spalte 6, Zeile 8; Abbildungen 1-3	1-3,5 9
X A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 008, no. 094 (M-293), 28. April 1984 (1984-04-28) & JP 59 007768 A (NISSAN JIDOSHA KK), 14. Januar 1984 (1984-01-14) Zusammenfassung	1-3,5,7, 8 9

	-/--	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"G" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

16. Juni 2000

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

29/06/2000

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Hakhverdi, M

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 008, no. 270 (M-344), 11. Dezember 1984 (1984-12-11) & JP 59 141764 A (NISSAN JIDOSHA KK), 14. August 1984 (1984-08-14) Zusammenfassung	1-3, 5, 11
X	DE 41 18 237 A (AVL VERBRENNUNGSKRAFT MESSTECH) 12. Dezember 1991 (1991-12-12) Spalte 3, Zeile 7 -Spalte 5, Zeile 39; Abbildungen 1-5	1-3, 5, 6, 11
X	DE 33 45 971 A (VOLKSWAGENWERK AG) 27. Juni 1985 (1985-06-27) Seite 5, Zeile 16 -Seite 9, Zeile 21; Abbildung 1	1, 2, 4, 5, 10, 11
X	EP 0 056 916 A (RENAULT) 4. August 1982 (1982-08-04) Seite 4, Zeile 20 -Seite 10, Zeile 12; Abbildungen 1-5	1, 2, 4, 6, 10, 11
X	DE 20 03 265 A (TECHNISCHE HOCHSCHULE OTTO VON GUERICKE MAGDEBURG) 19. November 1970 (1970-11-19) Seite 3, Zeile 7 -Seite 4, Zeile 11; Abbildung	1, 4, 5, 10, 11
X	US 4 333 436 A (KOPSE ODON ET AL) 8. Juni 1982 (1982-06-08) Spalte 2, Zeile 50 -Spalte 3, Zeile 27; Abbildung 1	9

INTERNATIONALER RESEARCHBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationale Patentzeichen

PCT/DE 00/00580

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US 5803028	A	08-09-1998	AU	713548 B	02-12-1999
			AU	3644795 A	06-05-1996
			WO	9612109 A	25-04-1996
			CN	1139977 A	08-01-1997
			EP	0734495 A	02-10-1996
US 4069800	A	24-01-1978	JP	51101628 A	08-09-1976
			DE	2602280 A	29-07-1976
			GB	1525772 A	20-09-1978
JP 59007768	A	14-01-1984	JP	1742550 C	15-03-1993
			JP	4028902 B	15-05-1992
JP 59141764	A	14-08-1984	KEINE		
DE 4118237	A	12-12-1991	KEINE		
DE 3345971	A	27-06-1985	KEINE		
EP 0056916	A	04-08-1982	FR	2497876 A	16-07-1982
			AT	21729 T	15-09-1986
			DE	3175234 D	02-10-1986
DE 2003265	A	19-11-1970	HU	164757 B	11-04-1974
US 4333436	A	08-06-1982	DE	2806788 A	23-08-1979
			GB	1603237 A	18-11-1981
			JP	1583183 C	22-10-1990
			JP	2005911 B	06-02-1990
			JP	54118917 A	14-09-1979

This Page Blank (uspto)